

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

10/07/2017

Dossier complet le :

10/07/2017

N° d'enregistrement :

2017-005346

### 1. Intitulé du projet

Extension Sud de la ligne T1 du BHNS de Nîmes Métropole

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Yvan LACHAUD - Président de Nîmes Métropole

RCS / SIRET

243 000 643 000 29

Forme juridique

EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6 a)	Réaménagement de la Route de Saint Gilles - RD42 sur un linéaire de 3,2 km, pour insérer une plateforme BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), sur la commune de Nîmes et de Caissargues.
41 a)	Création de deux nouveaux parkings relais (P+R) d'une capacité totale de 220 places.

### 4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet d'extension Sud de la Ligne T1 s'étend sur un linéaire de 3,2 km depuis l'actuel terminus situé à côté du parking relais (P+R), à la sortie d'autoroute A54 Nîmes-Centre.

Il s'inscrit dans les emprises de la Route de Saint-Gilles (voie communautaire) et celles de la RD 42 et RD 135 appartenant au réseau routier du Département du Gard.

L'insertion géométrique de la Ligne T1 s'établit de façon différente selon les secteurs géographiques sur une ou deux voies de façon latérale, axiale et banalisée.

Deux P+R (parkings relais) sont aménagés, l'un au niveau du carrefour avec le Chemin des Canaux (RD135) d'une capacité de 90 places, l'autre au niveau du terminus Sud de la ligne d'une capacité de 130 places.

Outre la station existante située au P+R de la sortie d'autoroute A54 Nîmes-Centre, qui sera en partie reconfigurée, 4 stations seront aménagées le long de l'extension Sud.

#### 4.2 Objectifs du projet

Le projet d'extension Sud de la Ligne T1 est un projet qui associe à la fois des objectifs de transport et d'aménagement urbain. Les objectifs, tels qu'ils ont été définis par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole, sont les suivants :

- Poursuivre la construction d'un réseau (Transport Collectif en Site Propre) TCSP maillé et performant ;
- Encourager les automobilistes du Sud de l'agglomération à utiliser les modes alternatifs (TCSP, vélo, marche à pieds), en leur offrant d'autres possibilités de déplacements (Tram bus, Parcs relais et pistes cyclables notamment) ;
- Sécuriser les déplacements sur la Route de Saint-Gilles et sur la RD 42 ;
- Améliorer le cadre de vie des secteurs traversés ;
- Réduire les nuisances liées au trafic routier sur la Route de Saint-Gilles et sur la RD42 ;
- Optimiser le fonctionnement du réseau de transports collectifs associés (lignes périurbaines notamment), en articulation avec le Ligne T1 du TCSP axe « Nord/Sud » ;
- Dynamiser les activités économiques, commerciales et culturelles dans la zone d'influence de la Ligne T1 du TCSP axe « Nord/Sud » ;
- Aménager le territoire, en privilégiant le développement urbain sur le corridor de desserte de la Ligne T1 du TCSP axe « Nord/Sud ».

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase travaux

La durée effective des travaux sera d'environ 13 mois.

Les principes d'organisation des différentes phases des travaux visent à assurer leur bon déroulement tout en réduisant au maximum leur durée totale afin de minimiser leur impact sur la circulation générale.

Le linéaire de cette extension, d'environ 3.2 kilomètres, offre l'opportunité d'un découpage de ces travaux par tronçons géographiques avec pour avantages de :

- permettre plusieurs fronts de travaux en simultanés ;
- réduire par entreprise le volume mensuel lissé de travaux à réaliser ;

Suivant ces considérations, un découpage géographique en deux tronçons uniquement pour les aménagements urbains est à ce stade envisagé. Les deux tronçons concernés seront :

- depuis le giratoire de l'A54 jusqu'au giratoire Chemin des Canaux (inclus) et intégrant le P+R ;
- du giratoire des Canaux (non inclus) jusqu'à l'extrémité Sud de la ligne, intégrant le P+R, le terminus et le PEM Sud

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La Route de Saint-Gilles et la RD42 seront en grande partie réaménagées dans leurs emprises actuelles. Une partie sera élargie d'environ 8 m sur un linéaire de 560 m au niveau des deux bras du Vistre (élargissement sur des terres agricoles).

L'extension Sud de la ligne T1 sera accompagnée par un ruban continu, parallèle au site propre, et dédié aux modes doux (piétons, vélos). Cette voie modes doux franchira les deux bras du Vistre (Vistre de la Fontaine et Vieux Vistre) via deux passerelles en encorbellement de 3 m de large.

L'insertion du projet d'extension Sud de la ligne T1 nécessitera :

- la requalification du giratoire du Chemin des Canaux (RD 135),
- la création de deux parkings relais: l'un au niveau du Chemin des Canaux d'une superficie de 3500 m<sup>2</sup> et d'une capacité de 90 places, l'autre au Sud du projet d'une superficie de 2.2 ha et d'une capacité de 130 places,
- la mise en place de 4 stations le long du tracé,

**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Un dossier d'Autorisation au titre de la loi sur l'eau est en cours de réalisation. Le projet est concerné par les rubriques :

- 2.1.5.0 : Déclaration - Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol : l'impluvium intercepté, environ 66,91 ha, se rejette dans le réseau communal. Seule la portion de voirie entre les deux Vistres va nécessiter la création d'un nouveau réseau de collecte qui se rejettera les eaux pluviales aux Vistres; cet impluvium intercepté est de 900 m<sup>2</sup>.
- 3.1.3.0 : Déclaration - Ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité ; le cours d'eau du Mirman fait l'objet d'une couverture partielle (21 m). Il sera recouvert sans modification des sections d'écoulement entre les 2 ouvrages de franchissements existants (14 m de long cumulé). Cette couverture se positionne dans un ouvrage existant (longueur des ouvrages existants + longueur des nouveaux ouvrages = 45 m)
- 3.2.2.0 : Déclaration - Remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ; Remblais créés dans le lit majeur : environ 4 655 m<sup>2</sup>

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie globale du projet	19.01ha
Linéaire de voirie	3.2 km
Surface Parking Relais Chemin des Canaux et Nombre de places	3500 m <sup>2</sup> et 90 places
Surface Parking Relais Sud et Nombre de places	2.2 ha et 130 places
Largeur d'encorbellement sur le Vieux Vistre et sur le Vistre de la Fontaine	3 m de large
Couverture Mirman	21 m

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Route de Saint Gilles - RD42  
Communes de Nîmes et de Caissargues

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 4 ° 22' 18 " 32E Lat. 43 ° 48' 25 " 76N

Point d'arrivée :

Long. 4 ° 23' 31 " 22E Lat. 43 ° 47' 03 " 45N

Communes traversées :

Nîmes  
Caissargues

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Ville de Nîmes a été approuvé le 3 octobre 2015. La Ville de Caissargues a approuvé le 26 juin 2013 les cartes stratégiques de bruit et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est en cours d'approbation.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Nîmes est couverte par un PPRn approuvé (PPRi approuvé le 28-02-12). La commune de Caissargues est couverte par un PPRn approuvé (PPRi approuvé le 04-04-14).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe à 300 m du site (ZPS) Natura 2000 FR9112015 "Costières nîmoises".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet consiste en grande partie à réaménager une voirie déjà existante. Une des mesures hydrauliques prévue pour limiter l'exhaussement des niveaux de crue en amont de la route de Saint Gilles, nécessite le décaissement de 20 cm sur des parcelles agricoles (6.15 ha). Selon leurs caractéristiques géotechniques, ces déblais pourront être réutilisés tout ou partie en remblais routiers ou modelés. Tous les déblais non réutilisables constitueront un excédent de matériaux, celui ci sera évacué dans des filières locales de valorisation des matériaux ou dans des centres agréés.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le volume de déblai et les caractéristiques de ces déblais, ne seront pas suffisants pour couvrir le besoin en remblai routier généré par l'aménagement d'un BHNS en site propre, en particulier sur la plaine agricole en franchissement des deux Vistres. Des matériaux d'apport devront être nécessaires et certains devront être insensibles à l'eau.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans des emprises routières existantes. Des inventaires et une analyse des incidences du projet ont été réalisés par ECOMED, de janvier à août 2016 et en janvier 2017. Seuls des impacts bruts significatifs ont été estimés en particulier pour les chiroptères. Des mesures de réduction permettant de diminuer les incidences négatives du projet sur la flore et la faune locales seront réalisées. Grâce à ces mesures, les impacts résiduels du projet seront globalement faibles à très faibles. La mise en œuvre de mesures à vocation compensatoire n'est pas nécessaire, ni même une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un formulaire d'évaluation simplifié des incidences Natura 2000 a été réalisé par ECOMED. Celui-ci conclut que le projet ne génère pas d'incidence notable dommageable sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation de la ZPS FR9112015 « Costières nîmoises ».

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé nécessite l'élargissement de la route de Saint Gilles au niveau de deux parcelles agricoles attenantes (environ 12 000 m <sup>2</sup> de surface prélevée). De plus, une mesure de compensation hydraulique, permettant de limiter l'exhaussement des niveaux de crue du Vistre, nécessite de réaliser, sur ces mêmes terres agricoles (6.15 ha), un décaissement sur 20 cm de profondeur. Le maintien de l'usage agricole (cultures) restera possible après les travaux. Une étude pédologique est menée actuellement par Nîmes Métropole pour valider cet aspect.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les risques technologiques sont liés au transport routier de matières dangereuses empruntant la route de Saint Gilles et la RD 42 . Les personnes qui emprunteront le BHNS, utilisaient déjà ces voies par d'autres moyens de transports. Le risque reste donc le même.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les communes de Nîmes et de Caissargues sont exposées au risque inondation. L'étude hydraulique de SCE a montré que le projet sans mesure modifierait légèrement et localement les conditions d'évacuation des crues du Vistre, ainsi que les conditions d'évacuation des eaux pluviales. Des mesures compensatoires ont été intégrées au projet (compensation des volumes remblayés dans le lit majeur, modification du réseau des eaux pluviales, création de bassins de rétention) permettant de réduire l'impact hydraulique du projet. Un dossier loi sur l'eau est en cours d'élaboration.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne permet pas de diminuer significativement le trafic routier (hormis le report modal VL vers TC). Cependant, il améliore les conditions de circulation pour les bus.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet aura une incidence globalement positive (gains acoustiques entre -4,5 et -2 dB(A)) sur l'ensemble de l'itinéraire (Route de Saint Gilles et RD 42) excepté sur la section giratoire des Canaux et place de Lattre de Tassigny. La dégradation la plus importante de l'ambiance sonore n'exédera pas 2,7 dB(A) et concernera 4 habitations. Celles-ci, après vérification du dépassement des seuils réglementaires, bénéficieront s'il y a lieu de traitements acoustiques renforcés de façade.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le tracé se trouvant sur un itinéraire existant, bénéficie déjà d'un éclairage. De nouvelles zones seront éclairées, cependant, le projet s'insère dans un environnement déjà marqué par de nombreuses sources lumineuses en raison de la présence de multiples activités et d'infrastructures routières d'importance.</p> <p>Les nouvelles sources d'éclairage installées respecteront les prescriptions définies par ECOMED de façon à réduire les impacts sur la faune.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Même si les émissions atmosphériques des polluants, issues du trafic routier, augmentent quelque peu avec la circulation des nouveaux bus, l'étude de dispersion atmosphérique réalisée dans le cadre de ce projet montre que les concentrations des polluants restent inférieures aux valeurs limites fixées par la réglementation pour la protection de la santé humaine.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Bien que le projet s'inscrive sur une voirie déjà existante, celui-ci nécessite une imperméabilisation d'environ 2.8 ha (élargissement de la voirie et création des parkings relais). Le milieu récepteur final des eaux pluviales, qui seront générées, est le cours d'eau du Vistre.</p> <p>Les ouvrages actuels de collecte des eaux pluviales sont redimensionnés, et des bassins de rétention sont créés ainsi que des bandes enherbées afin de compenser cette imperméabilisation. Toutes ces mesures permettront de traiter la qualité et la quantité des eaux pluviales avant rejet dans le Vistre.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet va améliorer la qualité paysagère sur l'ensemble de l'itinéraire. Le parti pris d'aménagement paysager consiste à apporter une attention particulière aux traitements de coutures paysagères entre la diversité de paysage existante qui est traversée et le nouveau projet : respect des ambiances traversées, maintien de vues remarquables ou encore préservation des boisements existants de qualité. De plus, l'extension Sud de la Ligne T1 sera accompagnée par un ruban continu, parallèle au site propre, et dédié aux modes doux (piétons, vélos).
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va apporter une modification positive aux activités humaines puisqu'il va encourager les automobilistes à utiliser des modes alternatifs (Bus à Haut Niveau de Service, vélo, marche à pieds), en leur offrant d'autres possibilités de déplacements (P+R et voie modes doux). Il rendra accessible l'ensemble des équipements, commerces, quartiers, ...) aux usagers sans voiture, tout en requalifiant et en sécurisant tous les déplacements, y compris actifs. Ces points participant à l'amélioration du cadre de vie .

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

La majorité des projets en cours d'instruction sont des projets d'aménagement.

Aucun de ces projets situés à proximité plus ou moins immédiate du projet d'extension Sud de ligne 1 traversant les villes de Caissargues et Nîmes, sont susceptibles d'engendrer des effets cumulés.

Le projet de contournement ferroviaire entre Nîmes et Montpellier, se trouve à plusieurs centaines de mètres au Sud du projet d'extension Sud de la ligne T1.

Après analyse, les incidences cumulées identifiées portent essentiellement sur le risque inondation. Etant donné que les projets se sont basés sur les mêmes hypothèses hydrologiques et sur les mêmes prescriptions, aucune incidence cumulée n'est attendue.

Cependant, il est possible que lors de la phase travaux, certains projets soient réalisés en même temps et induisent une augmentation du trafic. Une organisation spécifique sera mise en place pour maintenir une bonne gestion du trafic.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Afin de réduire les impacts hydrauliques du projet, l'étude hydraulique a permis de retenir les aménagements suivants :

- la reprise des ouvrages d'assainissement uniquement au droit du projet d'extension,
- le décaissement d'un volume de 123 00 m3 au niveau de parcelles agricoles permettant de limiter à 1 cm l'exhaussement des niveaux de crue en amont de la route de Saint Gilles réaménagée et de compenser l'élargissement de la route dans le lit majeur du Vistre,
- la réalisation de bassins de rétention (1600 m3) afin de compenser l'imperméabilisation des deux parkings relais,
- la création d'un linéaire de 10 400m<sup>2</sup> de bandes enherbées afin de traiter la pollution chronique des eaux pluviales.

Des mesures préconisées par ECOMED sont intégrées au projet pour protéger la faune et la flore : évitement d'un boisement de chênes, non-artificialisation des berges du Vistre et du Baou, conservation des arbres-gîtes potentiels, adaptation du calendrier travaux en fonction de la phénologie des espèces, réduction et adaptation de l'éclairage, adaptation des bassins de rétention à la faune sauvage, renforcement des corridors de transit au niveau des Vistres, plantations raisonnées d'arbres, mise en place de gîtes en faveur de la petite faune, ...

Toutes ces mesures d'évitement et de réduction permettent d'avoir des impacts résiduels globalement faibles à très faibles.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet s'inscrit dans les emprises aménagées de la route de Saint Gilles et de la RD 42. Des études environnementales détaillées ont été réalisées pour inventorier toutes les contraintes et analyser les incidences du projet. La principale incidence est hydraulique (modification du champ d'inondation du Vistre). Une mesure compensatoire dédiée sera donc mise en œuvre. Elle sera présentée dans un dossier loi sur l'eau. Sur les autres aspects environnementaux, aucune incidence significative n'a été identifiée. De plus, le projet vise à améliorer la desserte en transports en commun du sud de l'agglomération. Il ne s'inscrit pas dans un programme commun avec l'extension Nord de la ligne T1 (en service depuis déc. 2016). Ces deux projets sont indépendants et ne constituent pas un fractionnement dans le temps d'un projet global plus étendu.

Sur ces éléments, il n'est pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

### 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Nîmes

le,

07/07/2017.

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

